Deutscher Bundestag **Drucksache 19/279**

19. Wahlperiode 14.12.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ingrid Remmers, Jörg Cézanne, Dr. Gesine Lötzsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Kerstin Kassner, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Nationales Forum Diesel – Dieselgipfel

Auf dem ersten Dieselgipfel am 2. August 2017 wurde beschlossen, vier Expertengruppen einzurichten, die sich mit den Themen Emissionsreduzierung der aktuellen Fahrzeugflotte, einer besseren Verkehrslenkung, den Umstieg von öffentlichen Fahrzeugflotten auf umweltfreundlichere Modelle sowie der Optimierung von Antriebstechnologien und alternativen Kraftstoffen“ befassen (siehe Erklärung vom 2. August 2017: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/170802-erklaerung-nationales-diesel-forum.pdf?__blob=publicationFile).

Der angekündigte zweite Dieselgipfel soll nun statt im November diesen Jahres erst Anfang 2018 stattfinden (vgl. www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.dieselgipfel-regierung-vertagt-zweites-treffen-mit-autobossen.d263464a-4a1d-4b15-9aa8-767ced64d332.html). Am 14. November 2017 wurde zudem öffentlich, dass die EU-Kommission die Bundesrepublik Deutschland wegen anhaltender Überschreitungen der Luftreinhaltewerte verklagen will (vgl. www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.luftverschmutzung-in-den-staedten-eu-kommission-will-deutschland-verklagen.92aa2e2b-6e85-4985-939c-6744bb121d3f.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Personen welcher Ministerien, nachgeordneter Behörden und externer Unternehmen, Verbände und Organisationen sind jeweils Mitglieder der vier Gruppen von Expertinnen und Experten?
2. In Abstimmung welcher Ministerien wurden die Mitglieder jeweils entsandt bzw. benannt, und wie und durch wen wurde in Streitfällen entschieden?
3. Welche Untergruppen wurden bei welchen Gruppen von Expertinnen und Experten einberufen und warum jeweils?
4. Welche Personen welcher Ministerien, nachgeordneter Behörden und externer Unternehmen, Verbände und Organisationen sind jeweils Mitglieder welcher Expertengruppe?
5. In Abstimmung welcher Ministerien wurden die Mitglieder jeweils entsandt bzw. benannt, und wie und durch wen wurde in Streitfällen entschieden?
6. Welche „thematisch angesprochene(n) unabhängige(n) Akteure“ (s. Erklärung der Ministerien) wurden zu welcher Gruppe von Expertinnen und Experten und/oder Untergruppe eingeladen und sind dort aufgetreten?

7. Wann haben bzw. werden voraussichtlich die Untergruppen und die vier Gruppen von Expertinnen und Experten jeweils ihre Arbeit beenden?
8. In welcher Form werden die Ergebnisse der Untergruppen und Gruppen von Expertinnen und Experten jeweils wann veröffentlicht (bitte begründen)?
9. In welcher Form werden die Protokolle der Untergruppen und Gruppen von Expertinnen und Experten jeweils wann veröffentlicht (bitte begründen)?
10. In welcher Form werden die in den Untergruppen und Gruppen von Expertinnen und Experten gehaltenen Vorträge Mitgliedern dieser oder Dritten jeweils wann zugänglich gemacht oder veröffentlicht (bitte begründen)?
11. Warum wurde der zweite Dieselgipfel mit den Herstellern auf das Jahr 2018 verschoben?
12. Wann genau soll der zweite Dieselgipfel mit der Industrie stattfinden (bitte begründen), und von welchen Faktoren außer der Regierungsbildung hängt die Terminsetzung ab?
13. Werden zu diesem Zeitpunkt die Ergebnisse aller Gruppen von Expertinnen und Experten vorliegen, und wenn nein, warum nicht?
14. Wann und in welcher Form hat die Bundesregierung auf die am 15. Februar 2017 von der EU-Kommission gesetzte zweimonatige Frist, der Stellungnahme der Kommission bezüglich des von dieser angestrengten Vertragsverletzungsverfahrens wegen Verstoßes gegen die Luftqualitätsgrenzwerte nachzukommen, reagiert (bitte begründen) (siehe Antwort auf Frage 19 einer Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669)?
15. Wie ist der aktuelle Stand der Erarbeitung der neuen Förderrichtlinie „Nachhaltige Mobilität in den Städten“, und wann ist mit dessen Beschluss zu rechnen?
16. Aus welchen Gründen liegt bisher keine Förderrichtlinie vor, und wann wurde mit deren Erarbeitung begonnen (bitte unter Angabe der beteiligten Ressorts, Institutionen und Verbände ausführen)?
17. Wird die Bundesregierung der diesbezüglichen Forderung des Bundesrates (Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. November 2017, Tagesordnungspunkt 4.1, a) Nationales Forum Diesel, Nr. 5), vom Instrument des vorzeitigen Maßnahmenbeginns Gebrauch zu machen, Folge leisten (bitte begründen)?
18. Welche konkreten Verabredungen wurden seitens der Bundesregierung mit den betroffenen Kommunen auf dem „Dieselgipfel“ am 28. November 2017 (www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/dieselgipfel-mehr-geld-fuer-saubere-luft-doch-die-zeit-wird-knapp-a-1180712.html) getroffen, und inwiefern gehen diese über die Festlegungen des vorangegangenen Dieselgipfels mit den Kommunen hinaus?
19. Aus welchen bereits existierenden Förderprogrammen können die betroffenen Kommunen derzeit Mittel zur Förderung nachhaltiger Mobilität beantragen (bitte unter Angabe des entsprechenden Haushaltstitels aufführen), und auf welche Höhe beläuft sich das bisher vom Bund bewilligte Fördervolumen sowie das Volumen der eingegangenen Anträge (sowohl insgesamt als auch getrennt nach den jeweiligen Haushaltstiteln aufführen)?

    Welche konkreten Maßnahmen können mit den existierenden Förderinstrumenten realisiert werden?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

20. Mit welchem finanziellen Volumen soll der Ausbau des Radverkehrs als schadstofffreie Verkehrsart in den Städten gefördert werden, und wie wird ein entsprechendes Umsetzungsprogramm zur Steigerung des Radverkehrsanteils aussehen, um schnelle Erfolge zu erreichen und Fahrverbote zu vermeiden?

21. Welche konkreten Radverkehrsmaßnahmen sollen gefördert werden, und bis wann sollen die Kommunen diese umsetzen?

22. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über das Potenzial des Radverkehrs zur Reduktion innerörtlicher Schadstoffemissionen vor, und welche Modellrechnungen hat sie diesbezüglich durchgeführt bzw. durchführen lassen (bitte unter Angabe des ausführenden Ministeriums/der ausführenden Behörde bzw. eventueller Auftragnehmer ausführen)?

23. Wie ist der Stand bei den laufenden Untersuchungen der Nachrüstvarianten der Hardware bei verschiedenen Fahrzeugtypen (Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. November 2017, Tagesordnungspunkt 4.1, a) Nationales Forum Diesel, Nr. 5), und wie gestaltet die Bundesregierung diese Untersuchung (Herstellerabfragen etc.) konkret?

    a) Wie viele Fahrzeugtypen wurden untersucht?

    b) Bei wie vielen davon lassen sich Nachrüstungen realisieren?

    c) Welche Senkung der Emissionen im realen Betrieb lassen sich damit jeweils erzielen, und wie viel Prozent sind es durchschnittlich?

24. Wann wird die Bundesregierung ihren Bericht „zur Reduzierung des NOx-Ausstoßes von manipulierten Diesel-Pkw nach der Nachrüstung durch den Hersteller“ (Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. November 2017, Tagesordnungspunkt 4.2, Nr. 1) dem Deutschen Bundestag in welcher Form zur Kenntnis geben bzw. diesen über die Ergebnisse in gleicher Weise wie die Verkehrsministerkonferenz informieren (bitte begründen)?

25. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Verkehrsministerkonferenz (Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. November 2017, Tagesordnungspunkt 4.1, b) Mobilität und Klimaschutz. Nr. 2), dass „es zu einer erheblichen Ausweitung des öffentlichen Verkehrs kommen muss“, um Mobilität im Einklang mit dem Klimaschutz gewährleisten zu können?

    Wenn ja, wie?

    Mit welchen finanziellen Zuwendungen und rechtlichen Änderungen, will die Bundesregierung dazu beitragen, dass der öffentliche Verkehr erheblich ausgeweitet werden kann?

    Wenn nein, warum nicht?

26. Prüft die Bundesregierung derzeit die Einführung einer „blauen Plakette“ (bitte begründen), und prüft die Bundesregierung derzeit die Abschaffung von steuerlichen Privilegien (z. B. den verminderten Steuersatz auf Diesel) für die Nutzung von Dieselfahrzeugen (bitte begründen)?

27. Wie bewertet die Bundesregierung die diesbezüglichen Vorschläge seitens Vertretern der Volkswagen AG (www.faz.net/aktuell/wirtschaft/diesel-affaere/vw-chef-matthias-mueller-rueckt-von-diesel-subventionen-ab-15333904.html), insbesondere bezüglich einer sich am realen Schadstoffausstoß orientierenden Plakette?

    Welche Gespräche hat die Bundesregierung hinsichtlich einer am realen Schadstoffausstoß orientierten Plakette mit welchen Akteuren geführt und welche sind geplant?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

28. Wie ist der aktuelle Stand des am 8. Dezember 2016 eröffneten Vertragsverletzungsverfahrens der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen der Nicht-Einhaltung von EU-Vorschriften zu Fahrzeugemissionen (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4214_de.htm)?

    a) Wann hatte die Bundesregierung wie auf die von der EU erhobenen Beanstandungen reagiert?

    b) Hat die EU-Kommission bereits eine mit Gründen versehene Stellungnahme übermittelt?

    Wenn ja, wann?

    Wenn nein, ist diese seitens der EU-Kommission bereits angekündigt?

    c) Hält die EU-Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung den Vorwurf der nicht erhobenen Sanktionen gegen VW weiterhin aufrecht (bitte begründen)?

    d) Wie bewertet die EU-Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung den Einsatz von Abschalteinrichtungen, sogenannte „Thermofenster“, die von der Untersuchungskommission Volkswagen vorgefunden wurden, im Hinblick auf die Erfüllung von Bußgeldtatbeständen?

    Müssten diese im ersten veröffentlichten Bericht der Untersuchungskommission vom 22. April 2016 unter den Verdacht der Unzulässigkeit (wie z. B. bei Opel Insignia und Zafira) gestellten bzw. Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Abschalteinrichtungen geäußerten (Mercedes V 250 Bluetech, Porsche Macan 3.0 I V6 Euro 6, Audi A6 V6 3.0 I Euro 5) Überschreitungen von Grenzwerten im realen Betrieb durch andere Hersteller seitens der Bundesregierung nicht als unzulässige Abschalteinrichtungen gewertet werden?

    e) Hält die EU-Kommission den Vorwurf einer unzureichenden Offenlegung von Untersuchungsergebnissen nach Kenntnis der Bundesregierung weiterhin aufrecht (bitte begründen)?

Berlin, den 11. Dezember 2017

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333